

これからのまちづくりについて～活力あるまちを目指して～

平成 27 年 1 月 29 日（木）19：00～20：50

プラサヴェルデ コンベンションホールB

配布資料

次 第

資料① これからのまちづくりについて ～これまでの経緯～

資料② 平成 26 年度「財政見通し」の概要

資料③ 新しいまちづくりにより明るい未来をつくるために

1 開会

【司会；沼津市都市計画部勝又まちづくり統括監】

皆様こんばんは。本日は大変お忙しい中、遅いお時間にお集まり頂きまして、誠にありがとうございます。只今より「これからのまちづくりについて～活力あるまちを目指して～」を開会致します。私は司会を務めます沼津市都市計画部まちづくり統括監の勝又でございます。どうぞ、よろしくお願い致します。

本日の会は、今後ますます進んでいきます人口減少の下において、持続可能な都市経営を確保するためには、沼津市ではどのようなまちづくりが必要なのか、最近の国の情勢なども踏まえながら、市民の皆様へ情報提供する場として開催するものです。皆様に配布しております資料は封筒の中に 4 種類入っています。もし、不足の場合は挙手をして頂ければ係の者が伺います。その次第の通り、本日の終了時間は、午後 8 時 45 分を予定しております。お手持ちの携帯電話の電源を切るか、マナーモードの設定をお願い致します。会の円滑な進行に皆様方の御協力を重ねてお願い申し上げます。

それでは早速、次第に沿って説明に入らせて頂きます。本日は 3 つの説明がございます。すべての説明が終わった後に質疑応答の時間を設けていますので、質問につきましては、その際にまとめてお願いします。最初は、これまでの経緯につきまして、静岡県交通基盤部の増田理事から説明致します。

2 説明

【①これまでの経緯；静岡県交通基盤部増田理事】

皆さん、こんばんは。静岡県交通基盤部の増田でございます。どうぞよろしくお願い致します。

皆様には大変お忙しい中、まちづくりに関する説明会にこのように多数の御参加を頂きまして、誠にありがとうございます。

また、昨年度まで県で実施して参りました沼津高架P Iプロジェクトへの御参加や、御協力を頂いたことに対しまして、改めてお礼申し上げます。

本日の説明会は、今司会からもありましたように、沼津駅周辺などのまちづくりの方向性などについて、皆様に情報提供するという事で企画させて頂きました。ぜひ、最後まで御清聴をお願いしたいと思います。

<配布資料① P1>

それでは、私から「おさらい」という意味で、これまでの経緯について説明をさせて頂きます。

皆様には前面のスクリーン、それからお手元に配布していますパワーポイントの資料を御覧頂きたいと思います。

<① P2>

市民の皆様には御承知のことと思いますが、沼津市は恵まれた自然環境と優位な地理的条件のもとで、東駿河湾地域、伊豆方面への交通拠点、また広域的な商業・文化拠点として古くからこの地域の政治、経済、文化の中心的な役割を担って参りました。

この図面にもありますように、市内には新東名、東名高速道路のインターチェンジが設置され、国道1号、246号、414号といった国道ネットワークの結節点でもありますし、鉄道の面におきましては、沼津駅がJR東海道本線と御殿場線の結節点となっております。まさに沼津市は東部地域のあらゆる方向への交通拠点となっております。

人口は県内第4位、銀行の数は静岡市、浜松市に次いで第3位、事業所数も第4位であります。また、高等学校の数は東部地区45校のうち11校が沼津市内にありまして、非常に多く立地しているという状況です。

一番下の昼夜間人口比率を見ましても、107.5%となっております。東部地域の他の市町と比較して高く、沼津市が東部地域において業務や教育面における中心都市であることを示しています。

<① P3>

しかしながら近年は、周辺市町の発展や、郊外への大規模店舗の立地などによりまして、その求心力は低下の傾向にあります。

こちらのグラフを見て頂くとわかる通り、特に中心市街地で、商店の販売額や商店の数が減少しておりまして、空き店舗数が増加しているという状況になっています。

<① P4>

また、街中の歩行者通行量も、平成6年から比べると大きく減少してきておりまして、中心市街地の活力の低下が課題の1つとなっているところであります。

<① P5>

こちらは、沼津市の中心市街地における公共施設等の分布を示しています。南北に広く公共施設等が分布しているにもかかわらず、鉄道を横断できる箇所が3つのガードしかなく、中でも中央に位置している「あまねガード」におきましては、自転車に乗って通行が

できないなど、南北市街地の分断が課題となっております。

<① P6>

また、これら3つのガードは、通常、混雑度が1.0を超えると渋滞が起これと言われているかもしれませんが、混雑度が1.8～2.7と、沼津市内の国道1号の混雑度1.2～1.5と比較しても非常に高く、慢性的な交通渋滞を引き起こしているところであります。

<① P7>

さらに、この3つのガードは、大雨の時にたびたび冠水しまして、特に三ツ目ガードにおいてはその頻度が高く、道路が封鎖され、南北交通が分断されているといった状況です。

<① P8>

このような駅周辺の諸課題を一挙に解決し、沼津市が将来に渡って賑わいと活力のある都市として成長していくためには、まちの顔であります中心市街地の活性化が必要であり、中心市街地の交通問題の解決や新たな都市の魅力を作るための南北市街地の一体化、都心の土地を最大限に活用した土地利用など、人々が住み、集い、安全安心で魅力に満ちあふれた誇りの持てる街につくりかえていかなければなりません。

こうしてスタートした基盤整備事業が「沼津駅周辺総合整備事業」です。

<① P9>

こちらは、昭和58年当時、沼津駅北側に国鉄沼津機関区があった頃の写真であります。昭和62年に国鉄が民営化されたときに、この機関区が廃止されることとなりまして、中心市街地に残された広大な土地を利用して、沼津駅周辺を再生する「沼津駅周辺総合整備事業」が具体化して参りました。

現在、この機関区跡地を利用して北口駅前広場や、都市型商業施設の「BiVi沼津」、それから本日の会場となっております総合コンベンション施設の「プラサヴェルデ」が整備されています。

<① P10>

沼津駅周辺総合整備事業は、今申しました機関区跡地を利用した「駅北拠点開発事業」、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図る「土地区画整理事業」、土地の高度利用を図る「市街地再開発事業」、そしてJR東海道本線とJR御殿場線を高架化して交通の円滑化や市街地の一体化を図る「鉄道高架事業」などの事業で構成されております。

<① P11>

こちらは、平成25年度末時点における各事業の進捗状況を示しています。

市街地再開発事業につきましては、再開発ビルの「イ〜ラde」が平成20年3月にオープンし、駅北拠点開発事業においては、平成18年4月に「BiVi沼津」が、昨年7月にここ「プラサヴェルデ」がオープンし、事業が完了しているところであります。

また、駅北側の静岡東部拠点第一地区土地区画整理事業はほぼ完了しておりまして、進捗率は99.4%、沼津市が実施している沼津駅南第一地区土地区画整理事業は約59.1%の進捗となっております。

それ以外に、東部拠点第二地区土地区画整理事業が10%、鉄道高架事業につきまして
は3.2%、関連道路整備事業は23.9%、沼津駅南第二地区土地区画整理事業は現在
未着手であります。事業化の準備を進めているところであります。

<① P12>

ここからは、皆様に御心配頂いている鉄道高架事業についてであります。

「沼津駅付近鉄道高架事業」は平成15年1月に都市計画決定を致しまして、平成15
年12月、新車両基地の造成事業の事業認可を取得してからこの事業を進めて参りました。

しかしながら、事業に必要な用地取得が進まないまま時間が経過したことから、平成
22年に、まちづくりや交通政策等の専門家からなる有識者会議を設置致しまして、社会
経済情勢の変化を踏まえ、客観的・科学的見地から現行計画を改めて検証致しました。

その結果は、ここにありますように「本事業は沼津市都心部が抱える諸問題を抜本的に
解消し、県東部の拠点都市を形成するために効果的な事業である」、また「合意形成にあ
たり、市民参画型計画策定手法であるパブリックインボルブメント（PI）を導入し、専門
家の協力を得て、手続きを含めて議論していくことが必要である」といった御意見を頂
いたところであります。

また平成23年には、静岡県公共事業再評価が実施されておりまして、静岡県事業評
価監視委員会からは、「県東部の拠点都市を形成する上で重要な事業であり、事業の有効
性・必要性が認められる」、また「関係機関等の協力を得つつ、適切な時間管理のもと十分
な合意形成に努められたい」といった答申を頂いたところであります。

県では、こうした御意見を踏まえまして、平成23年11月から関係者間の徹底した合
意形成を行うことを目的に、先程申し上げました「沼津高架PIプロジェクト」をスター
トさせたものであります。

<① P13>

「沼津高架PIプロジェクト」では、勉強会や車座談義、オープンハウスなどといった
コミュニケーションツールを用いまして、市民や関係者の方々への情報提供、それから主
にまちづくりという観点から意見交換を行いまして、平成25年11月15日にPI委員
会の委員長でありました筑波大学の石田教授から川勝知事にPI報告書等の資料が手渡さ
れたところであります。

PIを通しまして、市民の方々に対して広く情報提供ができたこと、また勉強会などの
参加者間の相互理解や信頼が醸成されたことは、このプロジェクトの大きな成果であつた
と認識しているところであります。

<① P14>

まちづくりの推奨案につきましては、勉強会を中心として1案に絞り込むことを目指し
て議論を重ねた訳ですが、最終的に推奨案の候補として、この4つの案が選定されてお
ります。

上の2つは鉄道を高架化する案、下の案3、案4が橋上駅と自由通路を整備する案であ

ります。

この4案の話につきましては、後ほど副知事から説明を致します。

<① P15>

また、P Iの中で、勉強会に参加頂いたすべての皆様の共通認識というものが出て参りまして、それがこの4つです。どの推奨案が決定された場合においても、是非とも配慮してほしいという参加者の要望でして、その内容は、「何も決まらない状態は最も避けるべき」であり、「現状のまま放置するのではなく、地域づくりを早急に進めるべき」という内容でした。

<① P16>

このようなP Iプロジェクトでの成果を踏まえながら、県では事業の方向付けを行うため、知事自らも沼津市の栗原市長や、鉄道事業者の代表らと面談するとともに、原地区の一部の地権者の方々と複数回会談を行いまして、さらに人口減少の問題や、今話題によく出ます地方創生といった大きな課題への対応も考慮に入れまして、総合的に判断したものであります。

<① P17>

こちらが昨年の県議会9月定例会で事業の方向付けを行った内容です。これが今の私共の最新の方向付けの内容になっていまして、読み上げさせていただきますと、沼津駅周辺につきましては、一つ目は「沼津市が県東部の拠点としてさらに発展していくためには、現在の貨物駅跡地の有効活用をはじめとする沼津駅周辺のまちづくりを着実に進めていく必要がある」と、2点目「駅南北の賑わいを発展させていくためには、駅周辺の市街地において南北が一体となったまちづくりを進めていく必要がある」。もう一つ、原地区についてであります。原地区におきましては1点目「原地区に最新式の貨物ターミナルを整備する」、「その際、地元の方々が懸念されている騒音等、生活環境への影響に関しては、万全の対策を尽くしていく」、3点目「鉄道により分断されている南北地域間の連絡の利便性と防災機能を向上させるため、歩行者用の立体横断施設を先行して整備する」と。最後4点目ですが「地元の意見を踏まえ、グリーンヴィレッジを柱とした桃源郷づくりを沼津市と協力して進める」と、こういうこととしたものでございます。

これまでの経過を駆け足で説明させて頂きましたが、県と致しましては、今後も引き続き、沼津市とともにまちづくりを推進していきたいと考えています。

私からは以上でございます。ありがとうございました。

【②今後の市の取組について；沼津市栗原市長】

御紹介を頂きました栗原でございます。今夕は大変寒い夜になりました中、こうやって大勢の皆さま方に、この会に御参加頂きましたこと、まず心からお礼を申し上げたいと思います。

私はよく市民の皆さまから、「栗原は市長として、一体どういうまちに沼津をしたいのか。

沼津のまちをどうしたいのか。」ということをよく聞かれます。「あまりごちゃごちゃ言うなよと、一言で言えと」。私は、「あなたはどうなんですか？」とお聞きをしますと、大概の方が「昔のような賑わいのある沼津をもう一度作って欲しい」とおっしゃいます。これはよく分かります。私が子どもの頃、多感な青春時代を過ごした頃には、まちへ行くと言へば沼津でございました。私は三島ですけども、「たまにはまちに行きたいね」といえば沼津に来たんです。これはおそらく、富士や御殿場、熱海はちょっと違いましたけれども、伊豆半島では、まちに行くと言へば沼津でした。沼津に来てお買い物をし、食事をする。これが都会へ行く、そういう素晴らしい時間でした。

先程、県からも御説明がありましたように、この沼津のまちとしての優位性が段々交通体系の変化、あるいは生活環境の変化に伴って薄れて参りました。今では県東部の人がまちへ行くといっても、たぶん沼津のことを指さないのではないのでしょうか。そういう状況になっております。元に戻りますけれども、沼津をどんなまちにしたいのかと問われた時に、私は、「田舎の良さもある。また都会の良さもある。田舎と都会の両方の良さを持ったまちが沼津。そういうまちにしたい。」と申し上げています。田舎の良さ、これは大自然とっていいかもしれませんが、おかげさまで駿河湾を抱えた港が大変賑わっておりますし、それから新東名の駿河湾沼津サービスエリア（S A）もあそこから見る駿河湾の雄大な景色、そういったものを大勢の皆さんに評価して頂いて、新東名の中では、抜群の集客力を誇っています。

一方、沼津のまちとしての魅力という、近年ようやくいろんな意味で、市民の皆さま方に活動して頂きまして、まちに若干の賑わいが戻って参りました。私の友人が東京におりますけれども、先日、スマホで、オレンジポートのライブを送りました。返ってきたのは、「沼津って意外と都会だね」と。いろんなイベント、いろんな仕掛けをして、近隣の皆さま方が沼津へ行けば何か面白いことがあるというような雰囲気には是非したい。我々行政の大きな悩みの一つですけれども、いろんなことをやっても中々市民の皆さん方、ましてや近隣のまちの皆さん方に周知ができません。でも、沼津のまちに行けば必ず面白いことがあるということが浸透して参りますと周知をしなくても週末には沼津のまちへ行ってみようということになるかもしれません。こういったことを進めたい。そういうまちにしたいんです。

沼津駅周辺総合整備事業ですけども、これが最後の仕上げです。イ〜ラ d e ができた時に、沼津のまちに新たな賑わいができると、こういうふうに応報に書いてありました。ところが、実際はどうもあまり具合が良くありませんでした。イ〜ラ d e の最初の年は。そこにいるテナントの皆さんが、イ〜ラ d e では儲からないから出店を取りやめて出ていくという話が随分ありました。負の連鎖です。ところが、経営者の皆さんに大変頑張ってもらって、今は、イ〜ラ d e は大変な賑わいです。黒字になりました。そうすると面白いもので、今度は出店をしたいという方が出てくる。歯車は良い方向、良い方向に回ると良くなりますし、悪い方向に回ると悪くなっていくんですね。そういう意味で、沼津のまちの

都会としての魅力、県東部の中で一番のまちにしたい、そのことによって今沼津が抱えている、いろんな課題が、解決の道筋が見えてくるんじゃないかと、こう思っています。

この鉄道高架事業は、ともすれば、南北の交通を便利にする、南北の行き来を良くする、そういうことだけが強調されがちです。それももちろんございますが、先程御説明があったように、貨物駅の跡地、車両基地の跡地、それから鉄道高架に関しますと、高架下、一番高い所は3階建てぐらいのビルの高さになります。この広大な土地を鉄道事業者も使いますけれども、私共、沼津市のものにもなります。ここに、どういうまちづくりをするのか。ここに、どうやって沼津の都会的な魅力を増す施設を持つてくるのか。これが、これからの沼津の課題だと、私は思っています。例えば、高齢化社会を見据えて、今、市立病院がありますけれども、例えば、市立病院が移転をするという手も考えられます。それから、県のトップの方は、サッカー場とおっしゃっている。あるいは、市役所そのものという話もあるかもしれない。これを、これからいろんな夢を持って、いろんな意見を聞きながら、進められる大きな、大きな事業です。この事業について、市民の皆様方から、一定の方から、反対という御意見も伺っております。そんな方たちの御意見も、主なものはいくつかありますけれども、例えば、この事業を本当にやって、沼津市の財政は大丈夫なのか。夕張みたいになってしまうのではないかと、こうおっしゃいますが、今日お手元に資料を配らせて頂きましたけれども、そういう心配は、全くございません。それは、楽に、楽にできるとは言いません。相当な努力が我々には必要だとは思いますが、しかし、この事業をやったら、夕張みたいになる。そんなことは全くありません。それは数字を見て頂きたいと思えます。

それから、先程P Iの結論として、こういうことが出て参りました。何も決まらないことが一番良くない。これは、事業に賛成する方も、反対する方もそうおっしゃっている。共通の認識だというふうに県からお話がありました。議論は尽くされたとは思っています。お互いに納得できないにしても、ある時期、何も決まらないという状態から、決めたいんです、責任者が。民主主義のルールから言って、議論を尽くし、最終責任者が判断をした。そうしたのであれば、みんなと一緒にやろうじゃないですか。そのことが、私は、沼津の前進に繋がると信じております。皆様方の御理解を頂けるように、これからも努めて参ります。そして、議会でも度々議論もございましたけれども、その都度、私共の考えを申し上げております。おそらく、反対する方は、どうしても最後まで納得して頂けないと思えます。しかし、先程言いましたように、手続きを踏んで決めたのですから、ここは是非、御協力賜りたい。そのように考えます。会場にいらっしゃる皆様方の御理解と御支援を心からお願いを申し上げまして、私からの今後の市の方針について、お話をさせて頂きました。御清聴ありがとうございました。

【②今後の市の取組について（沼津市財政）；沼津市都市計画部梶沼津駅周辺事務局長】

〈配布資料②〉

皆さん、こんばんは。沼津市役所都市計画部沼津駅周辺整備事務局長の梶と申します。今、市長から説明のありました「財政見直し」について、私から少し補足的な説明させて頂きたいと思います。説明には、本日、配布させて頂きましたA3版の平成26年度「財政見直し」と、前のスクリーンを使って説明させて頂きます。

「財政見直し」作成の目的は、健全で持続可能な財政運営を行うことと、市民の方々への情報提供を通じて、市民の皆様に行財政運営への理解を深めてもらうことの2つです。

今回は、平成27年度から平成36年度までの10年間の財政見直しを作成しました。恐れ入りますが、配布しました資料の裏側の表を御覧ください。

ここには、3つの表があります。

沼津駅付近鉄道高架事業をはじめとする沼津駅周辺総合整備事業は、特に事業費が大きいことから、一番上と二番目の表の中に専用の欄を設けて示しております。

一番上の表は、「歳入」、いわば市に入ってくる金額で、この表の一番上の市税、3番目の国・県支出金が主なものです。このうち市税につきましては、今後の経済成長率や、人口減少などを考慮しました。

この表の右側から2番目の欄を御覧ください。

平成27年度から平成36年度までの10年間の市税の合計金額は3,670億9,200万円、国・県支出金は1,783億2,200万円と推計しました。

この結果、市税を含む10年間の歳入合計金額は7,730億4,600万円です。

中央の表は、「歳出」、いわば使っていくお金で、表の上から3番目の扶助費・補助費・積立金ほかや4番目の普通建設事業費が主なものです。

この表の右側から2番目の欄を御覧ください。

生活保護費等の扶助費・補助費・積立金ほかの平成27年度から平成36年度までの10年間の合計金額は1,939億8,200万円、普通建設事業費の合計金額は1,584億7,900万円、歳出合計金額は歳入合計金額と同額の7,730億4,600万円です。

普通建設事業費1,584億7,900万円のうち沼津駅付近鉄道高架事業を含む沼津駅周辺総合整備事業費は、616億7,500万円を見込んでおります。

一番下の表は、財政指標で、今後10年間の年度毎に算出したものを表にしたものです。

この表の下から2番目の欄の「将来負担比率」と、一番下の欄の「実質公債費比率」が財政状況を判断する数値です。

将来、沼津市が支出しなくてはならない実質的な負担の大きさを、標準的な収入に対する割合で表した「将来負担比率」は、平成27年度が60.2、更に右に見ていくと、ピークは平成34年度の87.4で、国が定めた早期健全化基準350を大きく下回っております。

実質的な公債費相当額を、本市の標準的な収入に対する割合で表した「実質公債費比率」は、平成27年度が5.4、ピークは平成36年度の8.1で、国が定めた早期健全化基準25を大きく下回っております。

このようなことから、健全な財政運営が可能となると判断しております。

今後とも、社会経済状況等の変化や事業の進捗状況に応じて、財政見通しを適宜見直しながら、適切な財政運営に努めて参りたいと考えております。

以上で、財政見通しの説明を終わりにします。

【司会】

ありがとうございました。会場の皆様、暑いとか寒いとか大丈夫でしょうか。今日、250席くらい用意させて頂いて、ほぼ満員となっております。ありがとうございます。

それでは続きまして、「新しいまちづくりにより明るい未来をつくるために」につきまして、静岡県の難波副知事から説明致します。

【③新しいまちづくりにより明るい未来をつくるために；静岡県難波副知事】

皆さん、こんばんは。副知事の難波でございます。どうぞ、よろしくお願い致します。

〈配布資料③ P1〉

お手元に少し厚い資料がございます。全部で68枚あり、この画面と連動しておりますが、1枚1分でやっても68分掛かりますので、少し省略をしながら説明をさせていただきます。ただ、やはり今日は大変恐縮ですけれど、少し時間を頂いて、しっかりと説明をさせて頂きたいと思っております。

〈③ P2〉

まず、今日は何を話すかということですが、先程増田がこれまでを振り返って説明を致しましたが、私なりにもう一度振り返ってみたいということです。それから2番目に「まちづくりについての最近の政策」ということで、国の政策、県の政策、いろいろ動いております。それを御説明したい。それからそれを踏まえた上で沼津のまちづくりは今、何が必要かです。それからやはり、新貨物ターミナルが必要かどうかという御意見がありますので、それについてもしっかりと御説明をしたい。それから先程、P1で4つの案が示されて、その中で選択ということがありましたが、その中からなぜこういう案を選択したのかということについて、説明をさせて頂きたいと思っております。最後に「おわりに」ということで、今何が大事かということも、改めて決意表明みたいなものになりますけれども説明をさせていただきます。

〈③ P3〉

「発表のねらい」ですが、今、この人口減少というのが一番の課題であります。そのために、静岡県と沼津市はこの問題を克服するために協力して、そして県民、市民の皆様方の御理解と御協力を得て、沼津の新しいまちづくり、これを今すぐ進めていく必要がある

と、こういうふう判断を致しました。そのような判断に至った中身について御説明をさせていただきます。

<③ P4>

長年、意見の相違があつて、なかなか埋まりません。なぜか、ということですが、意見の違う所、直接そこを議論することも大事ですが、それだけでは根強い違いがありますから、根底からやはり議論をしないとなかなか解決策が見出せない。共通点は何かを考えていかないといけないということです。まずそこから入ってみたいと思います。

<③ P5>

私、昨年の5月に副知事になり、初めてこの問題に加わりました。それから感じたことを少し振り返ってみたいと思います。そこで、2009年頃、どんな議論がされていたのかを見ますと、やはり鉄道高架事業などのものづくりが非常に強く表に出て議論されました。そこに私はすごく違和感がありました。市民参加のまちづくりがあまり議論されていなかったと思います。まちづくりが先にあって、それに対してどういう事業をやるかということですから、まちづくりの議論をしないといけないのに、高架事業がいいのか悪いのかの議論をやっている。そこに違和感がありました。そういうこともあって、鉄道高架事業については根強い疑問の声があつたということです。それからもう一つ大きな違和感というのは、原地区であります。原地区への鉄道貨物ターミナルの移転ですが、代償措置をやるという観点でやっていたと思います。これは、事業者側から見るとプラスマイナスゼロだと思っている訳ですが、地域の住民の方々から見るとマイナスな訳です。我慢してほしい、いやそれは我慢できない、というところです。やはり、ここもまちづくりという議論が出ていませんでした。より良い方向に持っていこうという話ではなく、我慢してほしい、そのための代償措置だと、そういう議論がされていたと思います。そこに違和感がありました。その後、これは非常に健全だと思えますけれど、P Iを始めた。やはり意見の相違があつたので、市民参加でいろいろ話し合ってみるということだと思えます。

<③ P6>

P Iをやった意義ということですが、これは非常に良かったと思います。行政へのお任せではなくて、市民が参加して、これは案ですけど、決定ではなく案を作るということをしました。それからやはり人によって価値観や考え方も違うので、案もいろいろあるということが分かったと、そういう認識が深まったということです。それからここで初めて、大事なことはまちづくりだということが認識されたと思います。その上で代替案を4つに絞って、今は選択する時だと行政に迫ったと、これは非常に意義があつたと思います。

<③ P7>

P Iで決めたらいいじゃないかという意見もあると思いますが、なぜP Iで決めなかったのかということですが、ここではなぜ案を4つに絞ったのかということを書いていますけれど、未来は完全に見通せませんから、後で詳しく御説明致しますが、正解というのはありません。価値観や考え方は違いますので、当然何が良いかということも違

う訳です。従って、P Iというのはあくまで話し合いの所ですから、そういう中で議論をして、4つに案を絞ったということです。いろいろな意見があるのでそれを集約して4つに絞って、後は選択ですというふうにしたということです。

なぜ、一つに絞らなかったのか、一つに決めなかったのかということですが、これはそこで決める問題ではないということです。選択の問題、これも後で詳しく申しますが、これは考え方の違いがあって、大きな投資をして大きな見返りを得る方がいいというタイプの人と、小さな投資で小さな見返りでリスクが小さい方がいいという方が必ずいます。そこでいくら話し合いをしても、それは決まらない訳です。ですから決めなかった、こういうことだと思います。

<③ P8>

次にP Iが指摘した本質は何かということですが、事業が進まないということは確かに問題です。それ以上にやはりまちづくりが動かないということ、これが一番問題だと指摘しています。まちづくりをどうするか決まらないから人の心が動かない、そうすると投資も動かない。だから、論点を整理して、選択肢を絞ってすぐに決めましようと、こういうふうに迫ったということだと思います。

<③ P9>

次に選択の問題ですけれど、私たちが今、行おうとしている選択は、どちらが正しいかという選択ではありません。どちらが優れた方法かという優劣を比較するということです。これはくどいようですが、事業は未来への投資ですが、未来は完全には見通せません。従って、必ずこれが正解ですというのはありません。よく私の言うことが正論だということをおっしゃる方がおられますが、正論はその方の正論であって、みんながそう思う訳ではないということです。従って、自分自身もそうですが、私は正論だとは言いません。それは私の考え方であって、全部が正論という訳ではありません。より優れた案をどうやって選ぶのか、どの案を選択するかという問題だということです。

<③ P10>

これは溝が埋まらなかった所ですが、やはり事業に賛成する人・反対する人、鉄道高架賛成・反対という対立の構造が非常に強調されています。その時に、良くあることですが、「あの人は必ずそういう考え方をして間違っている」というレッテル貼りをお互いにしてしまう。これをやると、共鳴共感が出ませんのでなかなか解決には行きません。もう一つは、3番目ですけれど、先程申しましたように、本質的にどちらが正解ということはない訳です。それなのに正解を求めていつまでも議論をする、これが大きな間違いだと私は思っています。あるべき姿は何かと言うと、共通認識を確認する、一緒の所は何かと、その上で意見が違いますからどちらの考えも存在する、価値観が違うから考え方も違う、それをまず認める。その中でどちらの考え方が良いか議論をして、最後はどちらの方法が良いか、これは選択です。より良い方の選択を、先程市長がおっしゃたような民主的な方法で決める、選択する、これが大事だと思っています。

<③ P11>

共通認識は何かということですが、これは地域の明るい未来を築きたい、望む、それから自分の生活環境は守りたい、良くしたい、あるいは社会に貢献したい、これはみんな一緒だと思います。それからもう一つ、これは完全には共通認識になっていないかもしれませんが、今、何もしないと現状は守れない、明るい未来づくりのためには出遅れは致命的だ、もう今決めないとダメだ、こんな状況ではないかと思います。

<③ P12>

先程の意見の違いの所をもう少し説明すると、意見の相違が生じている根底には、攻めのタイプと守りのタイプがあると思います。積極投資をして住みやすい活力のある地域を創るべきか、投資は程々にして今あるものを大切にしていこうじゃないかと、どちらも考えとしてあると思います。これはお金の投資で、利子の付かないものについて、とにかく安全にマイナスにならないようにするか、それとももっと積極的に儲かる所に投資していこうかという考え方の違いで、これには正解はない訳です。これと同じことがまちづくりにもある訳ですけれど、それなのに公共投資についても、いつまでもどっちが正しい、正しくないという議論をしている。そこではいつまで経っても答えは出ないということです。

次は時間の関係で省略をします。

<③ P14>

入学試験問題には正解が必ずあります。それはいろいろなことの仮定をきっちり決めているからです。私たちは必ず答えがあると思ってしまう訳です。しかし、未来への投資に関しては不確実なことがいっぱいあり、価値観も違う訳ですから、答えは一つではありません。従って、そこで答えを、これが正解だと求めても求まらないということです。

<③ P15>

くどいようですが対立の構造です。私の方が正論、私の方が正論と言って、ずっとやり合う訳です。でも、本質的な違いは何かというと、真ん中のちょっと色の付いた所に書いてありますが、例えば投資に関して慎重か積極的か、あるいは明るい未来を投資で積極的に創っていこうとするか、もっと現状を維持して守っていこうかという違いな訳です。その根本的な所の違いがあるのに、例えば渋滞の緩和はそんなに必要ないのではないか、交通量はそんなに増えないのではないかなど、そういう所を議論しても、結局元の所が違うから議論にならないということです。

<③ P16>

そういったことを踏まえて、P Iの後、決めろというふうに迫られた訳ですから、それではその後、いろいろなことを考えて私たちは決めることに致しましたと、そこで何を考えたのかというのがこれです。とにかく案を選択して、早期に動き始めないとダメだということを認識致しました。次に事業の投資効果についてP Iでも議論されて、とにかくB/C、費用対効果がどうだとかそういうことが非常に議論されているし、鉄道高架が必要かどうかということも議論されていますけれど、大事なのはまちづくりがまず最初、そ

れだという認識を致しました。それから、沼津駅の南北の人の自由通行。これが非常に今、不便ですけど、これが早く解決するのが必要だという意見が非常に強いというのも良く分かりました。それから4番目ですが、私も原地区の地権者の皆様の御意見を伺いました。環境への懸念は確かに良く分かります。そういうことですから、こういう方法であれば御理解頂けるのではないかという案を考えました。これは後ほど御説明を致します。それから、P Iで出てきた原地区のまちづくりの考え方は変えました。これも後で御説明を致します。それで、県と沼津市がしっかりと連携をしてまちづくりを進めていこうということが必要ですので、知事と沼津市長が頻繁に意見交換をして、やはり新しいまちづくりは大事だということで、両者が方向性を確認しました。それから6番目ですが、J R貨物との意見交換を通じて、やはりJ R貨物輸送、特に首都圏有事の時に新ターミナルが必要だということ、それから新ターミナル設置の環境影響に対しては万全の対策をする。それは県もやるし、J Rもやる、そういうことを確認しました。それから7番目がちょっと異質ですけども、投資効果については、間接効果や波及効果を含め評価をすることが重要だというふうに認識をしております。

<③ P17>

これは省略します。今スタートが必要だと。

<③ P18>

これが異質だという所ですが、経営者の方とも話をしました。経営者の方から注意されたのは「あなた方は心を考えてないね。」と言われました。「社員は心で動く。優れた経営者は、社員は心で動くことを知っていて、消費者も心で動くことを知っている。だから、経営者はどうやったら人の心が動くか、それを考えているんだぞ。」と、「行政関係者あるいは事業の投資効果を論じる専門家というのは、心のことを考えてなくて計算で出てくる所ばかり考えているだろ。」と指摘されて、なるほどなと思いました。

<③ P19>

次を見て頂くと、これがそういうことです。今、真ん中にハードの整備というのがあり、これは周辺整備事業です。やった時に直接、例えば交通渋滞が緩和するとか、それから自由通行ができるという直接効果は出ます。でも、これより大事なことは何か、それはまず、関係者、投資をする人たちが出てくる。先程、市長の話にもありました、投資をする人たちの心が動く。それで、いろいろなことが動いていく。さらに、もっと大きなことは何かというと、まち全体の人々の心が動くということです。あそこであんな新しいまちづくりをするのだったら、自分も加わっていこうかといって動くということです。それがよっぽど大きい訳です。ですから、この真ん中の所の投資効果というのは専門家を入れてしっかりと議論する必要がありますが、そこばかりに捕らわれていて、人の心が動くということを忘れては決していけないということを、経営者からしっかりと教えてもらいました。

<③ P20>

それからもう一つ、これは肝に銘じておくことですけども、私たち事業の推進者、実

施者は、事業の負の側面、これを無意識に小さく見積もることがあります。原地区なら原地区の環境への影響ということ、意識はしていないですけれども無意識に小さく見積もってしまうことがあります。それからもう一つ、自分で好んで選択しない時、影響を強いられる人というのは必ず影響を大きく感じやすい訳です。こっちから強いる側は、どちらかというとも影響を小さく感じます。飛行機に乗ると放射線を浴びます。好んで乗っている人は何もありませんが、そうでなくて放射線を浴びろと言われてたら誰だって嫌です。ですから、こういう問題があるので、そういうこともやはりちゃんと考えていかないといけないということです。

<③ P21>

次に論点を整理すると、まず沼津駅周辺のハード整備の内容については、これは正論かどうかの議論ではなくて、どちらが良いかという選択の問題、優劣の比較の問題で、それは議論をして、最後は民主的方法で選択をするということです。原地区の生活環境への影響については、これは優劣の問題ではありません。これ受忍と受認と、2つの漢字を使っていますけれど、後ろの認める方はあまり使われませんが、我慢してほしいという受忍ではなくて、我慢ではなくてそれならいいよと言って頂けるようなレベルのことを用意して理解を求めるといえることが必要です。反省としては、今まではしのぶ（忍）方ですね、我慢してください、代償措置をしますから我慢してくださいということだったと思います。

<③ P22>

それで、次にまちづくりの最近の政策について御説明をさせていただきます。これは省略をして、今の課題はとにかく、人口減少による悪循環の連鎖を克服することです。

<③ P25>

これがそのためのやり方ですが、ここは少し時間を掛けて御説明をさせていただきます。現状改善型と目標設定型と、2つのやり方があります。かつてのように、経済や人口が順調に伸びている時は、現状改善型、課題解決型が良かったです。人口が増える、交通量が増える、渋滞が出る、そのためには渋滞を緩和していくような道路を付ける、このやり方でやっていけばよかったです。鉄道高架事業もそれに近いものがあります。しかしこれからは、そういうふうに順調に伸びていかなくて、将来が見通せません。ですからここでは、つまり現在の延長上に明るい未来がないという時はどうしたらよいかというと、目標設定型と言っていますが、まず目指す未来の姿を考えてみる。30年後にこのまちをどういうふうにしておくべきだろうかと、あるいは自分たちの暮らしはどういうふうにしたらいいのだろうかというのを考えるということです。その上でそれを実現するためには何をしたらいいかということを考えていく。

そういうやり方をする必要があるということです。

<③ P26>

これが去年の12月27日に閣議決定された「まち・ひと・しごと・創生総合戦略」ですけれども、今何をやるのか？という事が明確に書かれています。まずは認識として赤字で

書いていますが、解決の為に残された選択肢は少なく、無駄にできる時間は無い。先ほどから申し上げているような事であります。

それから次に、まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立という事ですけれども、この「まちづくり」の重要性というのがここで明確に述べられています。仕事と人の好循環を支えるためには、安心して暮らせるような「まち」の集約活性化が必要であるという事です。その方法は都市のコンパクト化と公共交通網の再構築、これは後ほど御説明を致します。それが一番大事だと。さらにその下の所ですけれども、大事な政策が何かと言うと、中心市街地の活性化を強力に後押しするための包括的政策パッケージ、これが一番大事だという事です。

<③ P28>

次は省略をして。「まちづくり」、「まちづくり」と言って非常にくだい訳ですけれども、それはなぜかと言うと、とにかく「まちづくり」が基本だという事です。これは静岡県「住んでよし、訪れてよし、生んでよし、育ててよし、学んでよし、働いてよし、そして老いてよし」、こういう理想郷をつくろうという事でやっていますが、その為には「まちづくり」だと。人口減少の「抑制策」と「適応策」、この2つが必要ですが、「抑制策」というのは「魅力あるまち」をつくって人を集める、人が出て行かないようにする、これが「抑制策」です。もう一つ「適応策」というのは、これは「暮らしやすいまち」をつくる、人口が少々減ってもちゃんと暮らしていけるように「まち」をつくり変える、これが大事だということです。

<③ P29>

そこで今、都市のコンパクト化と交通ネットワーク「あたらしいまちづくり」の考え方というのが、先程の国の政策の中でも明確にされています。もうこれをやって行かないとダメだと。この時にコンパクト化というのは小さく固まろうということではありません。「攻めのコンパクト」というふうに言っています。つまり小さく固まって守ろうというのではなくて、郊外に散漫に拡張し続けた都市を、人口減少の社会に合った、まちに合った形につくり直すということです。

<③ P30>

なぜコンパクト化が今必要なのかということですが、戦後60年間ずっと人口が増え続けて来たわけです。2008年になって初めて国全体の総人口が減り始めた。でもその時点ではまだよく分かってなかった、総人口が減ることがどういう意味かということ。それで地方の都市を見ているとどうなってきたか、沼津はまだまだ良いです。もっともつきつ所があります。例えばこういう所、公共交通空白地域という所があります。人口が減ってきてバスに乗る人が少なくなってくる、そうすると朝と夕方はバス便が出ているけれども、昼の9時から夕方4時まではバス便が1便も無いという所が、結構今、地方の中で出てきています。そういう所で本当に住んでいけるのか？ということです。それからそういう所で、例えば公民館だとか図書館があったとしても使う人がほとんど居なくな

る、採算が悪くなる、利用率が下がる、閉めろという声が出る。そういう所を放っておいて良いのか？と。これが今一番問題になっていると言いますか、いろんな所でこれが深刻になりつつあります。

〈③ P31〉

従ってこれからの姿ということですが、これがコンパクトシティという事になります。細かい所は抜きますけれど、こういう中心の所に、福祉とか医療施設をつくっていく、公共的な物を入れて、ここに公共交通で行きやすくする。ただ、ここだけを良くしようというわけではありません。こういうふうにくつつかの核をつくって、これは(③ P31の図)、沼津のために作ったわけではなくて、ちょっと鉄道の向きが変わっているから分かります。国の作った資料です。こういう鉄道があり、それ以外の所でくつつかのこの地域の核をつくって、その核にも集めるという事です。だから大きな中心と中ぐらいの核と、それからさらにこういう小さな拠点と言っていますけれども、集落毎に集める。この3つのコンパクト化をしていかないといけない、これが共通認識に今なっています。「まちづくり」の主流と言えらると思います。

〈③ P32〉

コンパクトシティと言うと誤解があるのですが、とにかく一極集中、例えば沼津駅周辺事業を実施して沼津駅だけを中心にするのだということではありません。それ以外の小さな、沼津市の場合は地域核とか言っているようだけれども、そういった物を大事にしていくという事です。

〈③ P33〉

「まちづくり」について非常に面白い例があります。お手元の方(資料)は白黒で見にくいと思いますが、これは宮崎県の日向市です。人口は6万人の都市ですけれど、これが駅舎です。日豊本線の駅舎です。これは駅ですけれども天井が全部「木」です。それからコンコースも天井は全部「木」です。もちろんこれ自由通行が出来るといふ所です。ずっと連続立体交差を実施しています。ここに「木からの発想／まちづくりからの発想」といふふうに明確に書いてあります。これはどういふ事かと言ふと、まず地域資源を大事にしましょうという事と、駅舎が先にあるのでは無いという事です。「まちづくり」が先にあつて駅舎をどうしようかと考えたという事です。沼津も同じです。鉄道高架事業が先にあるのではなくて、「まちづくりを」どうしようかと思つて考えたところ、中心に市街地をしっかりとやらないといけない、そうするとその方法は何か？それは鉄道高架をはじめ周辺事業です、と。こういうふうな流れになっています。これがやはり大事な考えだと私は思います。ついでですが、この駅のホームに立つた瞬間に心地良さとワクワク感が出ます。これがやはり「まち」に来た時に、今の沼津駅を降りた時にこのワクワク感、心地良さがあるかといふ事です。そういう「まち」に鉄道では外から来ません。だからここをやはり考えないといけないといふ事でありまふ。

〈③ P34〉

横浜市戸塚区は人口が27万人ですから沼津よりちょっと大きいまちですけど、ここは何をやっているかと言うと、昭和38年から現在までずっと「まちづくり」中心の事業をやっています。本当に粘り強くやっています。費用も掛けています。1,700億円位掛けているのでしょうか。ですからこうやって人口27万人の、しかも横浜市の戸塚区という中心では無い所でも、これだけ一生懸命ずっとやって「まち」をつくり、区役所を駅前に移転し、バスターミナルも離れた所にあったのを真ん中に寄せて、前は（雨が降ると）傘を差さないと駅まで行けなかったのが、駅ビルと一体となったバスターミナルにサッと入って行ける。ですからお年寄りもバスに乗って駅に行けば、そこに区役所がある、近くには病院もある。こういう「まち」をつくらうとしているのが戸塚区です。ですからこれをやっています。これが事例であります。

〈③ P36〉

ここから、では沼津の「まちづくり」をどうするか？という事ですが、これはもう先程から申し上げている通りです。沼津駅周辺に都市機能を集約する、交通の利便性を向上させる、駅の付近をバリアフリーにして自由に通行できるようにする、南北にお年寄りが平面で行ける、あるいは車椅子でも行ける、そういう「まち」をつくらないといけない。それからそこだけではなくて、原地区等いくつかの準拠点については、そこも個性のある「まちづくり」をする。これが大事だというふうに思っています。

〈③ P37〉

もう一つ大事なことですが、「まちづくり」の効果は事業が終わってから出るというのは、これは大きな誤解です。明日から出ます。なぜかと言うと「まちづくり」というのは、みんなで作っていく事で、みんなの気持ちが変われば、先ほどの市長の話がありましたが、みんなの気持ちが変わって儲かるなどと思って、あるいは自分の手でこのビルを、この店をやっという気持ちが明日から出れば、明日から投資効果が出るわけです。ところが駅前ビル、駅の再開発のところ、沼津駅周辺をどうするかということが決まらなかったら人の心は動きません。従っていつまでたっても始まらない、こういう事だと思います。

〈③ P38〉

そういう事から沼津は幸運です。今まで何十年も事業が遅れて来たと言うのは、これはもうやめて、幸運だと思った方が良くと思います。今すでに動いている「まちづくり」の事業があるわけですから、これを使わない手はない。実際にプラサヴェルデがオープンをして効果も出てきています。従って「まちづくり」の効果というのは「やろう」と決めた日から変わるという事です。それでしつこいですけども、効果の大きさというのは人の心がどのくらい動くかによって変わるということです。

〈③ P39〉

ただし、ここからは原地区になりますが、生活環境への影響というのは、これは優劣比較ではありません。受認できるかどうかという切実な問題です。これを「忍ぶ」ではなく

「認める」。だから、誠実な対応を私達は行いたいと思います。そのためにも沼津駅周辺総合整備事業の社会的重要性というのを御理解して頂かないと、何でそんな物に協力するんだという事になりますから、これはしっかり御説明をしていきたいと思います。それでもう一つは、原の皆様にもこの機会をして自分達の所の新しい「まちづくり」をしようと思っ
て頂けるかどうか？これが大事だと思っています。

<③ P40>

もう一度振り返ってみると、かつて何をやっていたかと言うと、新（貨物）ターミナルを整備すると生活環境が悪化をします。そのため、悪化しないように代償措置として対策をしましょう、こういう事でありました。もう一つ提案されているのは、健康文化タウンで良い物をつくっていきましょうと、これは考え方としては非常に良いと思います。

ただ私はそこに別の投資が入らないと実行が困難だと思います。今、じゃあどうするかということですが、この新ターミナル整備による生活環境の悪化というのは最少化する。最小化したから我慢してくださいではなくて、グリーンヴィレッジ、後で説明しますが、グリーンヴィレッジで新しいまちづくりをしていきましょうと。そうすると、先程の人と心が動いてきて、新しい投資効果が出てくるということです。

<③ P41>

整備された時の貨物ターミナルは相当なボリュームにはなりません。この辺りに緑地ができるので、こういう所を活用して、何とかならないでしょうか、というようなことだったかと思いますが、そういうことでなくて、これで千本松原も含めて、この地域全体の優れた地域資源を活かして、どういうまちづくりをしていくか、ここでこんな道路も入ったりする、緑地もできる、するとこの緑地に合わせて何を、どんなものをつくっていくか、そういうことをしていけば、新しいまちづくりができるのではないのでしょうか、というのが提案であります。

懸念されている、今問題になっている、やはり横断が非常に厳しいということがありますから、まずは、立体横断デッキをつくって通行ができるようにしましょうと、それでの体的なまちづくりをみんなで考えていきましょうということです。

<③ P43>

新貨物ターミナルの役割ですが、これについてやはり疑問があると思います。これはしっかり御説明させて頂きたいと思います。貨物列車の待避線の機能、待避機能は必ずあります。旅客列車、客車が追い越していきますから、必ずあります。

もう一つは、災害、首都圏の災害が発生した場合に大事だと、これは後で御説明します。それからE & Sという方式が必要です。これも説明したいと思います。

<③ P44>

これは従来の荷役方式ですが、今の沼津駅です。これはここから、貨物列車が入ってくると、停まって、貨物を降ろす所はここにありますから、連結を外して、留置線に置いたり荷役線に置いたりして、ガチャガチャガチャガチャやっています。機関車トーマスの貨

車の入れ換えみたいなものです。

従って、一つのコンテナを、こっち（着発線）からこっち（荷役線）へ持って行くのにものすごい手間がかかります。従って、これは騒音も発生するし、環境負荷も大きい。

＜③ P45＞

次のこのE & S方式というのは、何かということですが、これは本線から入ってくる、これは効率的で早いという意味です。” Effective and Speedy”ということですが、この線に入ってきてここ（着発線）に列車が停まると、横から貨物、コンテナを積み込みます。駅に停まって、人が乗り降りするのと同じです。それでここで積み込み終わりましたら、これが本線に出て行ってこう行きます。

従って、入れ換えだとか、そういったことが一切ありません。従って騒音が出ないということはありませんが、先程と比べると数段、環境負荷が小さいということになります。

もう一つ良いことは、これでまたこっちに戻れるということです。こっちから入ってきたのですけれども、折り返し運転が簡単にできます、これが大事です。

＜③ P46＞

それから、新ターミナルで、どのくらいの貨物取扱があるのか、ということですが、今、沼津駅の所は、1日に93本貨物列車が通っています。そのうち、実際に荷役作業するのは4本だけです。下りと上りありますが、赤のところは荷役をします。それ以外の青は全部通過です。それからこれは停車です。これはダイヤ調整や通過、そういったものになります。従って荷役をするのは4本だけです。

それからターミナルが何時から何時まで開いているかということですが、8時から18時までしか、ここの中で貨物駅は営業していません。そこでもう閉めます。従って夜はここ出て行ったりしますが、荷役はしていないという状況です。

＜③ P47＞

これを先程のE & Sにすれば、荷役の時間は、ものすごく少ないですから、そうすると、実質的にどういうことかと言いますと、従来の沼津駅というのは、待避と解結荷役の方式だったので、これは実質上、貨物、貨車の取扱機能が主体の基地になります。

今度はどういうことかという、待避機能が主役の基地になります。荷役する時間というのは本当に短い訳です。従ってこれなら、なんとか環境負荷の面で、御迷惑をお掛けしないようにできるのではないかと、ということです。

＜③ P48＞

次ですけれども、もう一つは防災面です。これで、先程言いましたように、折り返し運転ができます。阪神淡路大震災の時、何があったかという、神戸の所が不通になりました。幸運なことに、その直前にその西にある姫路のターミナルをE & S方式に変えていました。ですから、西から来た貨物がここまでやって来て、ここで降ろしてトラックでここを越えて行くと、こういうことができます。もしこれが無かったら、全く鉄道は輸送できません。先程の効率の悪い方法で、あんなこと、いちいちやられてはなりませんから。

従って、これがあったから、神戸の大震災があっても、全国の物流に対しては貢献をしたというのがあります。

<③ P49>

これが首都圏の直下型地震が起きた時の震度分布です。この震度6弱、震度6が黄色です。5強で緑あたりですけれども、これが起きた時、相当この辺りは傷む可能性があります。沼津はこの辺りですけれども、震度5弱ですから、何とか耐えられそうだなと、そうすると沼津に先程のE&Sの基地があると、ここで折り返し運転ができます。こっち（東京）側で震災があっても、ここの箱根の麓のギリギリのところまで持ってきて、いろいろな輸送ができます。これが最大のここのターミナルの重要性です。ですから、JR貨物も、やっぱりここにE&Sの貨物ターミナルがいるのだと、知事との会談で、はっきりそう言っています。

それで、なんでそんなもののために、自分たちが迷惑するのだという気持ちは分かりませんが、やはり、お互いに助け合うということですから、こっちで東南海地震が起きた時には、首都圏側から助けてもらうこともある訳ですから、やはりそこは、防災先進県、静岡県は、しっかり貢献していかないといけないということです。

<③ P51>

少し長くなりましたが、もうちょっとだけ我慢をして頂いて、ここからがやはり核心のところなので、じゃあ、どうしてその案を選択したのか、というところです。それで選択に当たって重要なことは何かというと、まず、代替案を正しく設定するということです。それでP Iで4案まで絞り込みましたので、いろいろな意見交換を踏まえて、案1というのを修正しました。これは、鉄道高架をやって、貨物ターミナルは原地区に移転をするという案ですけども、後で御説明をします。

それから、くどいですが、正論の決定ではなくて、優劣比較ですね。そこには価値観、あるいは優劣が入る。これがそうですけれども、選択に当たって評価項目は正しく設定する必要がありますけれども、人によって30点を付けたり、80点を付けたりする訳です。従ってそれを考慮する必要があるということと、評価においては、先程の、後でも出ますけれども、目に見えないものも考慮していかないといけないということです。

<③ P52>

これはくどいですから、申し上げます。やはり波及効果が一番大きいということです。

<③ P53>

これは目に見えない損失を機会損失というふうに言われますけど、これを決して忘れてはいけません。A市の小売店と、B市の小売店、こっちが高額で高利益率商品を置く、こちらは低価格で低利益率商品を置く、この比較の時に、例えば沼津市はこっちを選んで、駅前にも何もありませんでしたと。確かにリスクはありませんね、ところが周りの都市はドン投資をして（沼津市は）みすばらしくなりましたと。本当に事業をやっていたら、もっと沼津は賑やかになった筈なのに、それをやらなかった。

もう一つは商品を置かないことです。いつまでも議論をして商品を置かないとなると、置いておけば何かしら利益が出たのに、儲からなかった。これが一番悪い訳です。決めないことで損をする訳です。とにかく今は決めないといけない、ということでもあります。

〈③ P54〉

P I の4つの代替案ですが、高架をやる、それでこの時は原地区に拠点施設、物流施設もさらにつくるといふふうに言っていました。

案2は貨物駅を原地区以外に移転し、高架はやります、案3は、貨物駅は移転せずにこういう高架ではなくて道路の方を逆に上げようではないかという案です。案4は、ここに橋上駅をやればいいではないかと、貨物駅の移転も要らないのではないかとということでもあります。

〈③ P55〉

案1の内容は、修正しました。まず、物流拠点などともないと思います。原地区のあの地域資源を活用して行って、緑や自然や伝統を活かしたまちづくりをする必要がある。貨物機能はあそこには充実させないということです。貨物ターミナルは移転しますが、もともと貨物量の取扱が少ないので、貨物の拠点ではないということです。

〈③ P56〉

それから、もう一つ修正を致しました。これはやはり、南北の自由通行をやはり早くやって欲しいという声がありますので、工事中に仮設通路を設けて、これは $\alpha + 6$ 年後になっていますけど、用地交渉とか、設計協議とかいろいろなことがあります、それで事業をスタートできたら、6年後に仮設の通路で自由通行ができるようにします。それが大きな変更案です。

〈③ P57〉

それではどういう評価をしていくかということではありますが、まず南北の道路交通の円滑化は必要か、ということですが、案は4つあります。費用対効果は案1、案2が高いですけれども、案4というのは道路系では何もしないということです。案1、案2の方が高架をして自由に下を通れるようになりますけれども、しかも費用対効果は高いというのが有識者会議でもしっかり議論されています。では案1、案2がいいかということではなくて、案1、案2はリスクがあります。やっぱり心配事があります。案4はやらないので心配事はありません。もう一つは、沼津の財政が耐えられるかということですが、これは耐えられるというのが沼津市の結論です。従って、評価結果としては案1がより優れていると思われませんが、リスクがあるので、この4案は全部残します。

〈③ P58〉

貨物ターミナルの必要性と移転先ですが、これは先程申しましたように、このE&Sでやるということはどうしても必要です。従って、案2という、E&Sはいらないというのは落ちます。高架はやるけどE&Sをやらないという案は落ちます。3番と4番は貨物駅を移転しないということですが、それは案としてはマルとは言えませんが、地権者

の理解が得られていませんから、こっちの方がいいとは言い切れません。ここでもまだ1、3と4を残します。

<③ P59>

次に南北の自由通行の問題です。これは先程申したように6年+ α 、本当は逆ですけど、 α があつて、用地交渉等が終わった後、工事着手すれば6年後に自由通行ができるようになります。ただし、仮設通路ですから立派なものではありません。ただし、タダで渡れるのは渡れます。他の案は橋上駅とかやると12年+ α 、かなり掛かります。従つて、自由通行の早期実現ということでやると案1が一番早いということになりますが、仮設ということもありますし、この+ α 、 α 1、 α 3、 α 4それぞれ違いますから、どれが一番良いとは言い切れませんので、やはり案1が早いけど、決定的に優れているとは言えないので、優劣は付けがたいので、案1、案3、案4を残します。

<③ P61>

そういったことを踏まえ、後の細かい所はちょっと省略しますが、総合評価はどういうふうにしていったかということです。さらに次のページに細かい○、×が付いているのがありますが、これは見にくいので、お手元で、どこかでまた検証して頂ければいいと思いますけれども、こういう形で評価をしていきます。

<③ P60>

南北道路通行の円滑化というのは、先程申しましたように案1、案2、案3というのは、平面通行だったり、立体通行だったりして、交通は円滑になります。案4はやらないですが、お金が掛からないのでリスクはない、ですから残ります。貨物ターミナル移転ということで言うと、これはやはり必要ですが、案2は高架をやるけど貨物駅はいらないという、こういう案は、これはちょっと選択肢から外しますので、案2が落ちます。案3と案4が残っています。まちづくりの種地という面から、これはとにかく駅の周辺に新しい土地をつくって、自由に使える土地をつくって、そこをどういうまちづくりをしていくかが非常に大事です。だから、案1というのは土地が生まれます。これが優れているのですが、費用が掛かります。案4は費用が非常に小さいということです。案3というのは立体交差案ですから、立体交差をやるとうとうしていろんな土地を食います。従つて、案3はここで落として、案1と案4、高架をやつて貨物ターミナルを移転するという案と、高架もやらない、貨物ターミナルも移転しない、橋上駅だけをやると、この案の比較になります。財政はどの案でも対応可能だというのが市の見解です。原地区の環境については、これが決定的にダメだということであれば案1は落ちますが、何とかなるだろうと、先程のような御説明で何とかなるだろうということです。南北自由通行の時期は案1が早いけれども、これも決定的ではない。そうすると決定的なものは何かというと、まちづくりですね。これは直接効果とか間接効果、波及効果、これを考えると案1の投資効果が圧倒的に大きいということです。新たな土地を生み出さないと、新しい時代に対応した新しいまちづくりというのはなかなかできません。今の状態でどうやってあそこを魅力ある所にするのかと

いうと、そんなことができるのだったら、もうやっているはずですよ。ですから、これは実態的にはできない。けど問題解決にはなりません、お金が掛からないということが一番良いということです。こういうことを含めて総合評価をすると、案1が全体として投資効果が高いと、案4は問題解決の点で大きく劣る訳ですけども費用は小さいと、沼津市の財政は負担に耐えられる、原地区の環境対策への対処は可能である。それは私たちがそう思っているだけですけど。よって投資効果の高い案が案1です。修正案1が優れていると、こういう判断をしたということです。

〈③ P63〉

最後に、これからどうするかということですが、私事で恐縮ですけど、今まで17の市、区、町に住んできました。もうとにかく点々として参りました。その中でどこのまちが一番良かったと思ったかということ、沼津です。別にここにいるから、そう言っている訳ではありません。やっぱり沼津はすごいと思います。まず、静岡県はすごいと思いました。取り分けその中でも沼津は、やっぱりこれはすごいと、こんなに魅力のある所があるのかというのが私の驚きです。ですから沼津というのは、しっかりとすれば憧れのまちになる可能性がある、移住・定住したいまち、訪れてみたいまちになり得ると、私は確信をしています。ただし、今のままではそれはダメで、現に人口も減っています。それは今のままでは、他の所はもっともっと、先程のまち・ひと・しごとの総合パッケージの中でいろんなことをやっていきますから、何もしないということは落ちるということですね。現状維持できるということではなく、落ちるということです。ですから、このままではダメだということです。

〈③ P64〉

それからもう一つ、私が思いましたのは、人こそ最大の地域資源です。まちづくりの原動力です。昔は「よそのもの、わかもの、ばかもの」と、こういうふうに言って、一人のリーダーが、バカなリーダー、バカというより異端児が引っ張っていくというのは良くあるモデルだったのですが、今はちょっと違い、複数のリーダーがいて、あちこちでいろんなことをやっていく人たちが大事ということが言われています。これ私が言っているのではなく、大体そういうことが良く言われています。この間、1月14日に沼津港振興基本計画策定委員会で若い人の意見を聞くという場があり、そこで、金子綾さん、小松浩二さん、佐藤慎一郎さん、この3人の方から意見を伺いました。これもう感動しました。沼津を愛して、アイデアを持って、具体的に行動しています。こういう若い力があるわけですから、今まちづくりをやると言えば、この人達だけでなく色んな人達が動くはずですよ。従って、今、何をしたらいいかと言うと、小さくても大きくてもいいから、自分のできることで参加して、ワクワクしながら、小さな成功を楽しんで、それをみんなで共有して良かったよね、と言って、それでみんなで明るい未来をつくっていく、という事だと思います。お年寄りの方は、自分は動けないとおっしゃるかもしれませんが、若い人が動きやすくしてあげるということも立派な貢献だと、参加だと、私は思っています。

〈③ P65〉

とにかく、沼津駅周辺では、まちづくりをやりましょう。そのためには、高架事業、高架事業というのではなくて、総合整備事業というのは手段、単なる手段です。ですから、総合整備事業を核としながら、機会としながらみんなで新しいまちをつくっていかうというのが大事です。

〈③ P66〉

原地区は何かと言うと、大変申し訳ありませんが、貨物ターミナルというものは移転をさせて頂きたいと、その時に、もうその機会を使って、まちづくり、新しいまちをつくってやろうじゃないかと。そのために話し合いを始めさせて頂けないかというのがお願いです。話し合いをしていけば、何か新しいものが出てくるのではないかと、という事です。

〈③ P67〉

もう最後になりますけれども、事業実施者が肝に銘じることがあります。ちゃんと私たちが思っていないといけないのは、事業に対する疑問の声はあるけど、その中で選択をしたということです。それから地域の住民の方には、苦渋の選択をお願いするという事業であることをちゃんと認識するということと、そのために、そういう事業なのだから、何としても投資効果を上げるのだという気概をしっかり持つという事。それから、ハード施設整備のコストを削減する、コスト削減、工期短縮、これらは当然です。もう一つ大事なものは、これは経営者から教えて頂いたように、自分たちが「心」を込めてやると、人の「心」が動くと、これを決して忘れない。だから、「心」を込めて行動するということだと思いません。

〈③ P68〉

以上、こういう事で、とにかく、もう一度繰り返しますが、これ（スクリーン）は「明るい未来」という絵ですけど、人の心が動くと、まちづくりの効果というのは明日から、今から出るわけです。今日からみんなで新しいまちづくりをスタート致しましょうということが、今日の提案であります。どうもありがとうございました。

3 質疑応答

【司会】

ありがとうございました。ただいま8時30分を過ぎました。本当に長い時間を皆さん静かに聞いて頂きありがとうございます。今お手元の次第では、8時45分までとなっています。今から質問、質疑応答という事を受けさせて頂きます。皆さま色々な御質問があるかと思えます。お考えがあるかと思えます。できれば、本日の市長、副知事の説明の内容で御質問があればという形で、なるべく受けさせて頂きたいと思えます。また、多くの方から質問を受けたいと思えますので、申し訳ありませんが、一人一回で、短めにやって頂くと非常に数多くの方からの質問を受けることができますので、よろしくお願ひします。

では始めにお名前を言って頂くようお願いいたします。それでは二人御指名させて頂きますので、御質問がある方、挙手をお願いいたします。

一人目と二人目という事でいきますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

ではマイクをお渡しくたさい。最初にお名前を言って、手短によろしくお願ひしたいと思ひます。

【参加者A：質問1】

私は、Aと申します。市民ではありませんけれども、沼津が故郷であります。そして、私も長い間、建設省、あるいは大学で、社会資本の話とか、あるいは土地問題の話をしてきました。という専門家の一人であると思ひています。市民と専門家としての立場で一つお話をさせてくたさい。

で、私は結論から言ひますと、2,000億円をかけ、ゆうに20年をかけ、一人当たり100万円をかけて鉄道を高架にしたところで、何の意味があるかと思ひております。何の利益が市民にあるのか。何の利益が行政にあるのか。何の利益がJRにあるのか、と私は思ひております。この20年、沼津は時間と金を浪費したと思ひております。これ以上やることは、さらにお金をドブに捨てることになるだろうと思ひております。それは私の意見であります。今日のお話、よく分かります。ただ、分からないのはコンパクトシティなり都市づくりの中で、どうしてそれが6km、7kmの区間の鉄道を上げなければならないのか。そこまで上げなければならないのか。それとの結びつきがどうしても理解できません。資料については、これからよく勉強させてもらひます。私はこの十数年、色々な意見を折りに触れて申し上げました。一度も聞いてもらえませんでした。初めてこういう機会を得たので、ぜひ私に対する質問についても、いずれまた、お答え頂きたいと思ひます。

もう一つ聞きたいことですが、この鉄道高架事業は、本当に沼津市民のためになり、沼津市民の将来のためにどうしてもやらなければならない事業なのか。そして、それが財政的に本当に可能であるのか。そして本当にそれで市民が豊かになるのか。本当に心から政治家としての市長さん、行政のプロとしての副知事さん、本当にこの根底からそういうふうに理解しておられるのか。そのことをぜひお尋ねしたい。細かいことはいいですから、今日のお話の中で、本当に、本心から、根底からそういうふうに理解されておられるのなら、それで結構だと思ひます。そこだけお尋ねしたいと思ひます。

【司会】

はい、ありがとうございます。今のAさんからの御質問を整理しますと、二つございました。一点目は、どうして鉄道高架が、6km、7kmと長い距離なのかという御質問。二つ目は、この事業が沼津市のために本当になるのかということで、市長と副知事へ御質問。それでよろしいですね？

【参加者 A】

はい。

【難波副知事】

御質問ありがとうございました。またA様からは、何度かお手紙を頂戴致しました。それはしっかり読ませて頂き、それは参考にさせて頂いております。その中で、どうして6 km、7 kmなのかということでもありますけれど、これは、ここで御説明するというのではなく、今までP Iの中であれだけの長い時間をかけて、皆さん議論してきたわけですから、その中で決めたことでもありますから、これでも有識者の意見も頂いて、この事業の必要性があるということを確認して頂いているわけですから、それを今なぜ必要か、ということをごここで一つ一つやろうとすると、図面を広げてということになりますから、それは申し訳ありませんが勘弁をして頂いて、そういった裏付けがあって決めたもの、投資効果があると判断したものであります。

それから、もう一つ行政のプロとして、根底からこの事業が必要だと思っているのかということでもあります。私は昨年5月に来た時からずっといろいろなことを考えました。住民の皆さんの御意見も聞きました。やはり最初、ものすごく違和感がありました、この事業。それはなぜかということ、先ほども申し上げましたけれども、鉄道高架をやる、やらないということばかり議論をしているということです。それから原地区の環境の問題。そういったところで、十分議論されていないなど。あるいは認識が十分でないなどというふうに思いました。従って、5月から副知事になって今まで8カ月くらいですけれども、ほぼこの問題ばかりやっているのではないかとというくらい考えました。今日の資料も全て私が、全部自分で書いています。従って、それくらいいろいろなことを検討し、過去のP I、有識者会議の資料、全部読んでいます。その中で、私は確信しています。この事業は必要だと。根底からそういうふうに思っています。

【栗原市長】

A先生、お久しぶりでございます。前にも議論させて頂きました。私も6年間、これで7年目になりますけれども、議会等で反対派の皆様方とも、何回も議論させて頂きました。先ほど申し上げましたように、私の夢は県東部の中で比較的と言うと、沼津が圧倒的にまちだと、これが沼津を再生させる道だというふうに思っております。そのために、この事業、沼津駅周辺総合整備事業が不可欠だと信じております。以上でございます。

【司会】

それでは二人目の質問者に移りたいと思います。

【参加者B：質問2】

Bと申します。まず、有識者、P I、市民合意のために経費と時間がかかりました。で、私は決してこれが税金の無駄遣いとは思っておりません。その中で、これから決めたということで、今、お話を承りましたので、先ほど副知事さんからお話がありましたように、とにかく時間管理の下に、肅々と、市民も一緒になって協力してやっていけたらいいかなというお願い。

それと、もう一つのお願いは、まちづくりです。これも、東部の拠点として、県さんも含めて、沼津市と市民だけではなくて、県さんも含めて一緒になって、東部の拠点としてまちづくりにお知恵を借りたいと、これもお願いです。

それともう一つ、先ほど原のところのお話の中に、物流拠点にはしないというようなお話がありました。この話、私は初めて聞いておりますので、初耳だったものですから、これについて、一言、もう少し何か。要するに、自然環境に配慮したということですので、その辺のことについて何かあれば、お話頂ければと思います。この3点、2つはお願いでございますけれども、よろしくお願い致します。

【司会】

はい、二つはお願いという事で、一つの質問は、原は物流拠点にしないとの説明について、もう少し、ということですね。

【参加者B：質問2】

はい。

【難波副知事】

御質問ありがとうございました。確かに、説明がちょっと舌足らずで、物流拠点にしないというのは、元々の案1というのがありました。その中で、原地区についても、拠点的なところにするのだというふうな考えがありました。その方法として、せつかくその貨物ターミナルがくるのだから、それに合わせて、物流基地、他のトラックだとかあるいはトラックが入れる倉庫等を置いて、今で言うと、ロジスティックセンターと言っていますが、そういった機能をおいて、拠点地区にして、そうすると産業がついてきますから、そういったことで原も、賑やかに活性化するようにしたらいいのではないかというのが、元々の案1という中にありました。ただ、これは先ほど申しましたように、貨物の取扱いは極めて少ないですから、一日にコンテナがせいぜい100個前後だと思うのですが、それが出たり入ったりするくらいかと思います。従って、それくらいのところで、物流拠点になりうるか、それを核にして更に色んな、トラックだとか倉庫だとかの機能が立地してくるのだろうかという、それは無いだろうと思います。そんなことをするよりも、あそこへはやはり、農芸品といいますか、献上野菜もあった、そういう素晴らしい土地ですから、

緑と自然を生かした違う意味でのまちづくりをした方がいいのではないかと。そういった面で、もう少し正確に言うと、元々が物流機能とかいろいろなものを入れながらまちづくりをしようということでしたけれども、少なくとも物流機能を更に強化しようというようなまちづくりはしない。そういう決定をしたということでもあります。以上です。

【司会】

それではですね、今、8時42分です。10分くらい延長させていただきます。極力今度は女性の方、若い方を中心に指したいと思しますので、ございますでしょうか？

【司会】

それではそちらの方。他にもう一人いけますけど、いらっしゃいませんか？女性の方、若い方に極力お願いしたいと思えます。

取りあえず、そちらの方お願いします。

【参加者C】

Cといいます。

沼津の鉄道高架の総費用は、これ県のホームページに載っているのですが、1,525億円が、鉄道高架の総費用です。そうしますと、前に有識者会議でもらったパンフレットにB/Cというのが書いてあるのですが、このB/Cの中には、静岡県の工事費は787億円で50年間の維持管理費が9億円、で、鉄道高架にすると1,194億円の利益があると書いてあって、B/Cで計算すると、これは1.5だと書いてあるのですよ。ただ、この今言いましたように、鉄道高架の総費用は1,500億円以上なのに、このB/Cの計算だと、県の部分の費用の787億円+50年間の費用が9億円、2%が50年間の費用だと書いてあるのですが、これはつじつまが合わない気がするのですが、いかがでしょうか？

【難波副知事】

よろしいでしょうか。貴重な御意見としてお伺いをしたいと思えますが、今、先ほど私が説明させて頂きましたけれど、それを今答える時間ではないというように思っております。それについては、私たち、説明をさせて頂きたいと思えます。ですが、本質はそこではないと。B/Cの計算方法がどうだとか、そういうところで、それは100%正しいかどうかというのは分かりません。だけど、それが問題なのではないということ、先ほど私は御説明をさせて頂いたつもりであります。ただ、やはり疑問があるということは、それに対してはお答えする必要がありますから、それについては改めて、しっかりと御説明あるいは議論をさせて頂きたいと思えます。

【参加者C】

もう一つだけ言います。今、パワーポイントでNo. 14の「入学試験の問題であれば」というところがあったと思うのですが、これに投資効果は「確定的に計算できる」と書いてあるのですよ。で、確定的に計算できるとなると、最初の数字だけで0.9、で、もろもろの数字を入れるともう0.5。費用の半分も投資効果が見込めないというのだけど、1,500億円以上かけて、そういう状況でいいのかということですよ。

【難波副知事】

では、お答えします。

【司会】

お願いします。

【難波副知事】

私の御説明が悪かったのだと思いますけれども、「確定的には計算できない。」というのが私の御説明であります。ある仮定のもとに計算すればこうなります。従って、私共も、B/C 1.5であるとか、1.3であるとか、この値が正しいとは思っていません。ある方法で計算をしたらそうなる。しかもそれで専門家の御意見を訊いたら、「まあそんなもので、大体大きな間違いはないのではないか。」という確認をしたうえでやっているものがあります。ですから、そこが1.5ではなくて、1.4の方が正しいのではないかという議論を、もし必要だということであれば、それはまたしっかりとその議論は専門家も交えてさせて頂きたいと思います。

【司会】

ありがとうございます。それでは最後になります。もう47分ですので、一応、先ほど手を挙げて頂いた方で締めさせていただきます。

【参加者D：質問4】

一問だけ、簡単な質問をさせていただきます。その前に、副知事には非常に分かりやすい説明を頂きまして、ありがとうございました。私のお伺いは、沼津の財政についてです。実は沼津市民の非常に多くの方は「今後の沼津市財政は大丈夫なのか」と、「この巨大事業を支えていく力があるのか」と、こういう疑念を持っております。現実には、沼津市の人口は現在全国有数の減少を続けております。で、先ほどの市の方からの説明ですと、「こういうことで大丈夫だよ」という説明がありました。で、裏の表を見ますとね、一番重要な収入源である市税、これが26年度実績358億円から10年間の間、少しずつ増加をするという想定をしておりますね。で、人口が減少していく中で、税収の増を想定するというの

は、何が根拠でこういう計算をしているのか。それから、もう一つ別の問題としてはですね、沼津の地価が今どんどん下落しております。ですから、今後、固定資産税の税収というのは減少が避けられない、そういう社会環境にあると思います。そういう中で、市税の増収が、人口減、地価の低下、こういう中で税収がどうして維持できるのか、この辺の根拠をお伺いしたい。これは沼津市の方に対する質問です。以上です。

【司会】

はい、ありがとうございます。税収の、先ほどの表の増えていくという、この辺の根拠ということでございますね。

【栗原市長】

では、お答えさせていただきます。御質問、ありがとうございます。

地方財政計画というのがありまして、御案内のように、国が長期の経済見通しというのをやっております。今、アベノミクスということでして、インフレターゲットを定めてやっておりますね、それが第一点。

それからもう一つはですね、地価の下落ということですけど、この地価の下落も、3年に1回、いわゆる固定資産税の評価見直しをしておりますして、平成27年度は確か7億くらい評価を下げしております。

で、御心配の向き、よく分かりますけども、先ほどから副知事もおっしゃっているように、私どもはこの事業をやることによって、「沼津の活力を生み出したい」、こういうふうに申し上げております。悲観的な見方もありますし、楽観的な見方もあると思います。で、悲観的な見方をすると、先ほど、私がイ〜ラ d e のときに説明申し上げましたように、マイナスならマイナスの方に、悪い方に悪い方に歯車が行ってしまう。私どもは何とかしてこれを前に回したい、ということです。この問題については、市議会でも議論しておりますので、ぜひまた何かの時には、傍聴なりして頂ければと思っております。以上です。

【司会】

ありがとうございます。

皆様、まだまだ御質問はあると思います。時間が8時51分ということで予定時間を過ぎておりますので、質問はこれで終了させて頂きたいと思います。皆さん、明るい未来のために今日から新しいまちづくりをスタートしましょうというのが、難波副知事からの話でございました。それでは以上をもちまして、「これからのまちづくりについて～活力あるまちを目指して～」を終了致します。

皆様、本日は円滑な進行に御協力頂き、誠にありがとうございました。

お忘れ物のないよう、また足元にお気をつけてお帰りください。

なお、本日、お車で御来場された方は、受付に置いてあります駐車券チェッカーに駐車券をお通し頂ければ、駐車料金が半額になりますので、御利用ください。

お忘れ物のないよう、お願いしたいと思います。

以上